

1915. Disastro ferroviario a S. Lazzaro

di Pier Luigi Perazzini

Nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 1915 un treno passeggeri proveniente da Rimini e diretto a Bologna investì violentemente in coda un treno merci che sostava sul medesimo binario nei pressi della stazione di San Lazzaro di Savena. L'impatto fu tremendo e le conseguenze gravissime, alla fine si contarono venti morti e oltre settanta feriti, alcuni assai gravi.

La maggior parte dei passeggeri erano militari che rientravano al corpo d'appartenenza dalla licenza natalizia, oppure erano diretti alle zone di guerra. I soccorsi furono pronti ed efficaci e anche i sanlazzaresi che abitavano nei pressi della ferrovia si prodigarono,¹ ma quella fu veramente una notte di terrore.

Come si erano svolti i fatti ce lo riassume in maniera precisa e suggestiva un anonimo giornalista del quotidiano *Il Resto del Carlino* – *La Patria* in un articolo del 29 aprile 1916 dove dava contezza del processo sul disastro, dibattito che era alle sue battute finali in quei giorni al tribunale penale di Bologna:

“Notte di dicembre, nebbiosa più che mai, il buio avvolgeva nell'oscurità tutte le cose e i dischetti luminosi e colorati non potevano mandare la loro luce protettiva ed a sostituire la luce erano stati disposti sui binari dei petardi prescritti. Da Faenza il treno merci 6050 era partito diretto a Bologna con 90 minuti di ritardo. Pochi minuti dopo la mezzanotte giungeva nelle vicinanze della stazione di S. Lazzaro ed il personale di macchina avvertiva lo scoppio di tre petardi e poco dopo il macchinista faceva rallentare il convoglio a poca distanza dal disco che segnalava «via impedita». Il treno proseguì ancora fermandosi a qualche centinaio di metri oltre il disco dal quale doveva restare completamente protetto.

Trascorsi alcuni minuti senza che il disco si aprisse fece avanzare il treno sostando qualche momento innanzi al casello 7 per informarsi sulla precedente prolungata fermata. Passarono pochi momenti ed il macchinista Fanelli ed il ca-

¹ Le cronache ricordano soprattutto la “pastara” Stella Lelli e i coloni Virgilio Orsi e Frontini, che dimoravano nei poderi adiacenti alla ferrovia.

po treno udirono un fischio nella direzione di Mirandola, intuirono simultaneamente l'arrivo del diretto 54 che li avrebbe investiti. Il regolatore della macchina fu subito aperto dal macchinista Fanelli per accelerare la marcia ed evitare l'urto ma tutto fu inutile.

Il diretto 54 proveniente da Rimini arrivava a Mirandola e dopo avere un poco rallentato proseguiva liberamente avendo notato il disco di S. Lazzaro aperto. All'altezza del casello N. 7 il macchinista del diretto Armando Sinigaglia vide a breve distanza un fanale rosso, fu pronto a chiudere il regolatore ed a dare azione al freno Westinghouse, ma anche ciò a nulla valse poiché in un attimo la locomotiva del diretto investì la coda del merci.

Rinunciamo a descrivere i particolari spaventosi dell'urto tremendo perché sono ancora notissimi per le descrizioni che ne fecero i nostri cronisti. Le conseguenze furono dolorosissime: ottanta feriti e venti morti. Fra questi erano marinai che venivano dalle città marinare per passare le feste di capo d'anno colle loro famiglie, erano militari che dopo avere riabbracciato i loro cari tornavano al fronte fra i combattenti, erano borghesi di ogni classe in viaggio per affari.”²

In effetti *il Carlino* aveva dedicato un'intera pagina alla cronaca dell'incidente il giorno successivo allo scontro, fornendo anche un primo elenco di morti e i nominativi dei feriti. In particolare col titolo “Diciotto morti e ottanta feriti” il corrispondente dava una precisa descrizione della scena che si era presentata agli occhi dei soccorritori:

“La locomotiva e il tender del treno investitore erano fuori dalle rotaie, affondati per oltre 40 centimetri nel terriccio e nella ghiaia; subito dopo un carro merci carico di pacchi postali, una vettura postale ambulante, un carro bagagli e due vetture di terza classe si ammassavano in un blocco informe e mostruoso di rottami e di scheletri.

Nel cozzo immane, le pareti di legno si erano frantumate; le culatte si erano addossate e contorte l'una sopra l'altra; mille congegni di ferro si erano incastrati e avvinghiati come per uno spasimo di follia e di terrore. Più oltre, una vettura di seconda classe ed un'altra vettura di terza, pure gravemente danneggiate, si sporgevano fuori del binario, sul ciglio della via, come a cercare una più sicura stabilità. Dall'altro lato della linea, giacevano riversi e letteralmente schiacciati i quattro ultimi vagoni del treno merci, che dovettero subire l'urto formidabile del treno investitore.

E ovunque, all'interno, sportelli scardinati e chiazzi di orribili macchie di sangue; schegge di sedili, volte di vagoni, spranghe di ferro, frantumi di macchine, cuscini, sacchi, valigie, miseri involti e miseri avanzi di cibarie e di cor-

² *Resto del Carlino* di sabato 29 aprile 1916, p. 2. “Il processo pel disastro ferroviario di San Lazzaro di Savena. Notte di terrore”.

redo: berretti, scarpe, arance, pezzi di formaggio, di salumi, tozzi di pane; e ancora, dappertutto, sangue sparso a chiazze, per terra, sgocciolante dalle volte e dai predellini delle vetture. Una visione raccapricciante di tragedia e di desolazione.

LE ORE DELL'ULTIMO SOCCORSO

In mezzo a questo campo di spaventose rovine, l'opera di soccorso non ebbe tregua un minuto: seguì febbrilmente per tutta la notte, fino al mattino, fino al pomeriggio di ieri. Al lume delle torce, su quel terreno umidiccio e vischioso, in mezzo alla nebbia sempre più fitta ed oscura, si dovettero rimuovere, ad uno ad uno, con cautela, tutti gli ostacoli che maggiormente impedivano l'ansiosa ricerca sotto alle rovine. Le automobili di pronto soccorso furono occupate, fin verso l'alba, al trasporto dei feriti. I poveri morti – alcuni dei quali in condizioni orribili di mutilazione, e del tutto irriconoscibili – vennero adagiati in lunga fila a lato dei binari, su barelle improvvisate.”³

I funerali si tennero a S. Lazzaro alle ore 10 del 30 dicembre con larga partecipazione di popolo e di autorità, e le Ferrovie dello Stato in quell'occasione effettuarono un treno straordinario partente da Bologna alle ore 9 che in poco meno di un quarto d'ora giunse alla stazione di S. Lazzaro dove si formò il corteo, treno che ripartì per Bologna a cerimonia conclusa. Non solo S. Lazzaro rese alle povere vittime solenni onoranze, ma provvide anche alla loro tumulazione nel suo cimitero.⁴

I funerali dei deceduti a Bologna in seguito alle ferite, e delle poche vittime bolognesi, ebbero luogo sempre il 30 dicembre, ma nel pomeriggio partendo dall'Ospedale Militare dell'Abbadia.

Alle esequie del capoluogo il comando della Divisione Militare Territoriale di Bologna dispose l'intervento di un battaglione della forza di 600 uomini del Deposito Rifornimento Uomini della II° Armata (6° bersaglieri); con tre ufficiali per ogni corpo, e l'intera direzione ed ufficio del presidio come rappresentanza. Corteo funebre che si mosse alle ore 15 dall'ospedale militare dell'Abbadia e si diresse alla Certosa percorrendo piazza Malpighi, e via S. Isaia fino alla porta.⁵

³ *Resto del Carlino* di mercoledì 29 dicembre 1915, p. 3. “Fra le macerie dei treni devastati nel disastro di S. Lazzaro di Savena. La tragica entità del sinistro. – i morti – i feriti – i danni – Episodi raccapriccianti”

⁴ Otto salme furono sepolte a S. Lazzaro, si disse provvisoriamente, ma non è affatto da escludere che vi siano poi rimaste definitivamente.

⁵ Archivio Storico del Comune di Bologna, prot. gen. n. 29198 del 1915, tit. XIII-1-2. “1915, Ferrovie dello Stato, 28 dicembre 1915, Investimento di treno sulla linea Bologna-Ancona in prossimità di S. Lazzaro di Savena. Morti, Onoranze.”

La chiusura dell'istruttoria vide il rinvio a giudizio di Mario Conti, l'applicato con funzioni di capo stazione a S. Lazzaro, di Attilio Malaguti, capo treno del convoglio investito, di Ferdinando Pizzi frenatore di coda e di Pietro Caprara, guardiano del casello n. 7, e la fase dibattimentale del processo venne fissata al 28 aprile 1916 davanti alla prima sezione del tribunale penale di Bologna con la costituzione di 87 parti lese e 30 testimoni. La sentenza, che fu emanata sabato 13 maggio poco dopo delle ore 19, dichiarò Costi Mario colpevole di disastro ferroviario con beneficio delle circostanze attenuanti e lo condannò ad anni tre, mesi 2 e giorni 26 di detenzione, e £. 4277 di multa, oltre al pagamento dei danni verso le parti civili e alle spese. Dichiarò l'amministrazione compartimentale di Bologna quale civilmente responsabile dei danni cagionati alle parti lese, e assolse infine Pizzi, Malaguti e Caprara perché i fatti a loro ascritti non costituivano reato.⁶

Le vittime

Rinvenuti nella stessa notte del 28 dicembre:

Frascari Enea, ufficiale postale

Fontanelli Gualtiero, capo turno dell'ambulanza postale

Sbodio Alfredo, commesso postale

Lategano Domenico, di Antonio, da Monte Giordano, soldato del 12° bersaglieri

Zitello Bonifacio, di Giuseppe, da Reiana Sulmona, soldato del 66° fanteria

Reali Antonio, da Vasto, soldato di marina

Bertozzi Giuseppe, di Domenico, da La Pedona, soldato del 16° battaglione presidiario di Spezia

Giangaglini Alfonso, di Domenico, caporale maggiore automobilisti del 1° reggimento artiglieria

Salvatore Tesone, di Campobasso

Carpatti Rocco, cantoniere della sezione lavori di Castellamare Adriatico

Canalini Rinaldo, fu Fiorenzo, della provincia di Ancona

⁶ *Resto del Carlino* di domenica 15 maggio 1916, p. 2.

Rinvenuti morti, o deceduti nella mattina successiva:

Cospite Nicola, quarantenne, da Bari

Cospite Luigi, figlio di Nicola, di anni 8

Vardinelli Cesare, da Osimo, di anni 39, negoziante di cavalli

Sbardella Pietro, fu Francesco, di anni 51, negoziante di Spoleto

D'Agostini Raffaele, di Ancona

Deceduti poco dopo in ospedale:

Storani, marinaio

Cornelio Giuseppe, della R. nave "Napoli"

Altri morirono a distanza di pochi giorni.



1. La stazione ferroviaria di San Lazzaro di Savena, che è stata dismessa nel dopoguerra e trasformata nell'edificio che vediamo nella foto, era posta in aderenza alla linea ferroviaria e sulla via Caselle a fianco del passaggio a livello ora chiuso; in pratica a una cinquantina di metri a levante dell'attuale stazione SFM.



2. Anche il casello ferroviario n. 7 è stato dismesso e trasformato in abitazione privata. Si trovava, e si trova, in via Russo n. 3. Ricordo al lettore che nel 1915 vi era un solo binario, e che la trazione era a vapore.



3. *Resto del Carlino* di mercoledì 29 dicembre 1915, p. 3. “Fra le macerie dei treni devastati nel disastro di S. Lazzaro di Savena. La tragica entità del sinistro – i morti – i feriti – i danni – Episodi raccapriccianti”.